PATRONUL AVIAȚIEI - SARBATOAREA ARIPILOR ROMANEȘTI

„Aviatorii noștri"

UN ARTICOL SCRIS IN 1910 DE SUVERAN

(Continuare din pagina 1)

rând plutind pe deasupra Bucureștilor.

„APARATUL D-LUI VLAICU VA AVEA UN DEPLIN SUCCES."

Un inventator, inginer Aurel Vlaicu, a construit în Arsenalul Armatei un aeroplan, care va fi experimentat zilele acestea. Acest aparat e format dintr'un tub de aluminium, de o lungime de 13 metri. Pe acest tub, sunt fixate două aripi de 5 metri lungime și 2 m. 80 cm. lățime. Inaintea pilotului este cârma de adâncime, lată de 1 metru 20 cm., și lungă de 3 metri; tot acolo, e și cârma de direcție cu două planuri verticale. Propulsiunea aparatului este asigurată prin două elice de 2.80 m. diametru, cu înaintare de 3,50 m. și cari se învârtesc în sens contrar, cu o viteză de 400—450 ture pe minut. Forța motrică e dată de neîntrecutul motor rotativ Gnome de 50 HP., care ține toate recordurile lumii.

Centrul de greutate este așezat la 1.20 1,50 sub centru de susținere și, deci, d. Vlaicu năzuește să obție stabilitatea automatică. Această stabilitate a dobândit-o cu modele mici, dar la un aparat mare condițiunile sunt cu totul diferite. In afară de aceasta, aparatul e calculat să zboare până la o viteză de 120 km. pe oră și să poată ajunge la o înălțime de 2000 metri. Greutatea aparatului este de 110 kgr. Cel mai ușor aparat cunoscut. Lumea sportivă așteaptă cu mare nerăbdare regularea aparatului și sperăm că pe la începutul lunei Iunie, să putem înregistra frumoase încercări.

E încă un punct, la care mi se pare că d. Vlaicu nu s'a gândit. Va fi el, oare, capabil să-și piloteze aparatul? Căci nu e un lucru tocmai simplu. Unul dintre cei dintâi aviatori, bietul căpitan Ferber a zis: «A imagina un aparat e ușor, a-l construi e ceva, dar a-l încerca e totul»; chiar el n'a reușit niciodată să fie stăpân pe aeroplan. Mi-e teamă că dacă d. Vlaicu ar suferi, Doamne ferește! un accident mortal din nești-

ință, nu s'ar găsi nimeni să-i urmeze experiențele cu un aparat neîncercat.

Am vorbit cu mulți sportsmeni de ai noștri despre acest aparat și aproape toți sunt pesimiști față de el; totuși am destulă încredere în matematici, spre a fi asigurat că aparatul d-lui Vlaicu va avea un deplin succes.

AVIOANELE DE PIONIERAT

In afară de acest aparat, care e cel mai important dintre aeroplanele românești, mai sunt câteva, cari sunt în construcție sau în proiect:

1. Biblanul «Brumărescu» în construcție, dar din lipsă de bani și deci de motor, nu va putea zbura pentru moment. D. Brumărescu se ocupă de mult timp cu această pasionantă chestiune. Aparatul său e plin de dispozitive ingenioase, ceeace este mai interesant la acest aparat, e negreșit încercarea de o combinație dintre aeroplan și helicopter. D-sa a cerut un ajutor bănesc dela ministerul de războiu, dar ofițerii dela secția aerostatică, oameni cari cu toate că port numele, dar parcă nici habar n'au de chestiunile aerotechnice, au găsit de cuviință că nu trebue ajutat acest inventator, care lucrează cu tot sufletul pentru această cauză. Direcția C. F. R. i-a pus, însă, la dispoziție atelierele sale.

2. Monoplanul «Ionescu» o copie după aparatul Blériot, probabil va avea succese destul de satisfăcătoare. El va fi încercat în curând, căci acest aparat, construit la noi, are calitatea de a avea și motor.

3. Aeroplanul «Mărdărescu» un duplu biplan în construcție.

4. Aeroplanul Const. N. Ghiorghiu care s'a încercat până acum ca model. Acest aeroplan va fi montat tot cu un motor românesc

5. Aeroplanul «electric dirijabil» brevetat de d. V. Dumitrescu, asupra căruia n'am aflat încă amănunte.

In afară de aceasta un elev dela școala de poduri, d. N. Iliescu, a inventat un stabilizator automatic care să sperăm că va da rezultate bune.

TRAIAN VUIA

Dar nu putem sfârși acest articol fără a aminti începutul aeroplanelor și pe cel mai important dintre aviatorii români, pe Traian Vuia

Intr'un articol din «Viața Socială» numărul 4, Vuia ne descrie încercările sale, trecute din păcate prea repede în uitare.

Iată pe scurt ce ne povestește:

convins dela început de rolul vitezei în lansarea și ridicarea aeroplanelor, Vuia a prezentat încă din primăvra anului 1903 Academiei de științe din Paris un studiu despre «Importanța lansării aeroplanului pe roate»; acest studiu a fost însă pus la dosar. In acelaș an a și început construcția unui apa-

Măria Sa Voevodul Mihai, fotografiat acum zece ani, în carlinga unui avion militar

rat, care nu fu terminat decât trei ani mai târziu, în toamna anului 1905.

Experiențele se începură în primăvara anului 1906. Prima experiență fu făcută în ziua de 18 Martie ;aparatul zbură ușor dar în lipsa de îndemânare a pilotului, aparatul fiind aruncat într'o tarină fu stricat. In ziua de 19 August, se făcu o nouă încercare; aparatul se ridică la o înălțime de 4 metri și străbătu o distanță de 24 metri. Vuia sburase înainte chiar ca Santos să-și fi imaginat aparatul său.

Iată ce scrie revista «L'Aerophile» din Februarie și Aprilie 1906:

«In momentul, când experiențele de acelaș gen sunt în curs de a fi executate sau pe cale de preparație, e foarte drept să aducem aminte că Vuia e primul la noi (în Franța) care a încercat în realitate cu un aparat destul de mare a putea ridica greutatea unui om, lansarea directă a unui aeroplan montat pe un car purtător și împins de o elice aeriană etc.»

Vuia a fost în afară de aceasta primul care s'a gândit să monteze un aeroplan pe roate și vedem că ideia sa a triumfat: acum chiar mai multe aparate «Wright» sunt montate pe roți. In afară de aceste recorduri cari ne sunt povestite de Vuia în persoană, putem însemna următoarele:

2 Martie 1907 la Bagatelle, 2 zboruri de 3—4 metri înălțime.

27 Martie, încă acelaș record. 30 Martie zvor 4-5 metri.

21 Martie 1907, cu Vuia II un zbor de 100 metri la 1,50 metri înălțime, dar aviatorului fiindu-i teamă de un accident, întrerupse aprinderea, aterizează brusc și se strică aparatul.

5 Iulie, ultimul său zbor de 20 metri la 4 metri înălțime, dar aparatul capotează și e complect distrus, rănind pe îndrăznețul aviator.

Sigur că va interesa pe cititori să aibe câteva date despre acest aparat dintru început: e un monoplan cu două aripi ca de liliac de o lungime de 3,95 și o lățime de 2,40 în total 17 metri; elicea de un diametru de 1,30 și pasul de 1,10 era așezată înaintea aviatorului; greutatea aparatului era de 215 kgr. 10

«L'effort de Vuia à cette heure, difficile et avec des moyens d'action restreints, fut des plut meritoire. Il a été un bon serviteur de la grande cause. Gardons lui son petit coin d'histoire; il l'a villament conquis».

«Pauvreté empêche les tons esprits de parvenir» a zis Bernard de Palissy...

Dar din nenorocire Vuia fiind sărac, n'a putut urma experiențele sale. Am zice însă împreună cu «Aerophile»:

«Așa a fost cu Vuia, el n'a putut înainta din cauza lipsei de bani». E rușinos că nu i s'a întins nici o mână într'ajutor și a fost silit să întrerupă din cauza lipsei niște experiențe cari ar fi adus glorie României, de peste mări. Sunt destule averi mari în România și bogătașii noștri dau destule parale pe fleacuri; însă nici unul nu s'a gândit să ajute pe tinerii inventatori români. In Franța nu-i bogătaș care să nu fi dat măcar 500 lei, spre a înființa un premiu de aviațiune. Românii, când au trebuință de un ajutor, se duc la Stat, sunt, «lipitorile Statului» și aceasta numai din cauza bogătașilor noștri cari nu dau nimic pentru interesul național și pentru știință. Căci aci e chestiunea de patriotism, atunci când orice țară încearcă a se distinge în aviațiune și când peste tot se fac sacrificii mari de vieți și de bani pentru această «mare cauză».

O! Români, eșiți din scepticismul vostru și ajutați pe aceia cari sunt meniți să facă a fâlfâi pe câmpul nesfârșit al văzduhului drapelul patriei!

Nu uitați că acela care a deschis drumul pe care păsesc acum atâția oameni celebri, a fost un român.

CADERO

SENATORII AVIAȚIEI

PRINCIPELE G. V. BIBESCU
Președintele Federației Aeronautice Internaționale

C-DORUL ANDREI POPOVICI
Directorul General al «LARES»

Numiți de M. S. Regele, senatori din partea Aviației

F. A. R. R.

Președinte: M. S. Regele Carol II.
Prim vicepreședinte: **Principele George Valentin Bibescu.**
Vice președinte: **d. Oromolu;**
Consiliul superior: **d-nii cdor. A. Popovici, ing. C. Mereuță, ing. Ion Cociașu, av. St. Veron — consilieri numiți; ing. A. Persu, ing. Ion Macovei, I. Bastaki și Gh. Boian, — consilieri aleși;**
Delegatul Ministerului Aerului și Marinei: **d. cdor. Sc. Rădulescu;**
Cenzor: **d. Felix Stănculescu, delegat din partea M. A. M.**
Comitetul de direcție: **d-nii M. Oromolu, cdor. A. Popovici, ing. Mereuță, ing. Cociașu și Gh. Boian, membrii.**
Secretar general: **d. Egon Nasta;**
Corpul inspectorilor: **d-nii Egon Nasta, președinte; lt. cdor. Tasse Rotaru, lt. cdor. C. Budac; lt. cdor. Titi Tănăsescu, lt. cdor. Al. Luchian și dr. Iorgulescu, membri; I. Rădulescu secretar.**
Comisia Financiară: **d-nii ing. C. Mereuță, președinte; ing. Radu Theodoru și av. R. Boroș, F. Stănculescu, membri; Ath. Georgescu, secretar;**
Comisia sportivă: **d-nii cdor. C. Argeșanu, președinte; cdor. Gh. Jienescu, cpt. cdor. ing. Ion Linteș, d-ra Marina Știrbey, ing. Ionel Cociașu, Bob Vârnav, ing. E. Lindner, prof. dr. ing. Dorin Pavel, membrii; ing. Radu Costescu, secretar.**
Comisia de sbor fără motor: **d-nii ing. N. Codreanu, președinte; M. Golescu, cpt. Trandafirescu și ing. Ion Șalariu, lt. cdor. Al. Luchian, mebri; Ilie Stan, secretar;**
Comisia de învățământ: **d-nii general H. Giossanu, președinte; general Enescu Ramiro, cpt. cdor. Casolțeanu, lt. cdor. Titi Tănăsescu, lt. cdor. Gh. Iacobescu, cpt. C. Abeles, ing. Vl. Timoșencu, ing. N. Codreanu, prof, dr. ing Dorin Pavel, ing. Eugen Bodea, membri; ing. F. Popp secretar;**
Comisia de propagandă: **d-nii av. Vintilă Paraschivescu, președinte; senator Al. Săndulescu, av. V. Alboteanu, prof. D. I. Suchianu și Dan Sărățeanu;**
Comisia de Apărare Antiaeriană: **cdor. N. Băscoveanu, președinte; prof. N. Hangea, membru;**
Comisia de aeromodele: **ing. N. Codreanu, președinte; prof. N. Hangea, lt. cdor. Gr. Ionescu, cpt. N. Matheianu, cpt. N. Eustațiu, Justin Pană, membri;**
Comisia tehnică: **cpt. cdor. ing. V. Marcu, președinte; cpt. ing. I. Ivănescu, ing. C. Silișteanu, ing. N. Florescu și ing. B. Perlis, membri.**

Sborul fără motor

In țară, sborul fără motor marchează un promițător progres

Până în prezent funcționează 11, cu un total de peste 150 brevetați.

Iată și recordurile naționale corespunzătoare:

înălțime: M. Golescu, 1430 m. peste start;

durată: M. Golescu, 12.35 ore;

distanță: Ilie Stan, 90,300 km.

Toate recordurile au fost stabilite la Besnihova (Polonia).

In culegerea materialului de propagandă aeronautică, am folosit elemente din excelentele publicațiuni periodice:
Aero Sport Magasin;
Aviachim.

Programul complect al festivităților de azi

Festivitatea se va desfășura după următorul:

PROGRAM

Ora 9,50: Intrunirea la monumentul Eroilor Aviatori.

Solemnitatea are loc în prezența M. S. Regelui Carol II.

D. președinte al Consiliului de miniștri; membrii guvernului; drapelele unităților din București; asociația «Virtutea Aeronautică de război», F. A. R. R. și reprezentanții asociațiilor aeronautice; ofițerii și subofițerii activi și de rezervă de aeronautică din București; invitații ministerului Aerului și Marinei.

Ora 10: Sosirea M. S. Regelui;

Ora 10—10,10: Trecerea în revistă:

Ora 10,10—10,35: Serviciul religios;

Ora 10,35—10,45: Cuvântarea d-lui ministru al Aerului și Marinei;

Ora 10,45—11,00: Defilarea drapelelor și trupei aeronauticei;

Ora 11,00—12,00: Vizitarea aeroportului Giulești și Popești Leordeni;

12,00—13,00: Inaugurarea Cercului Sportiv al Aeronauticei și Marinei.

INAUGURAREA PAVILIONULUI ASOC. SPORTIVE «AERONAUTICA ȘI MARINA»

INAUGURAREA AEROPORTULUI GIULEȘTI ȘI POPEȘTI-LEORDENI

LA AEROPORTUL GIULEȘTI

Ora 16: Sosirea d-lui ministru al Aerului și Marinei.

Ora 16—16,15: Revista materialului de sbor și personalului navigant

Ora 16,15—16.30: Serviciul religios.

Ora 16.30: Cuvântarea din partea Asoc. C. F. R.

Ora 16.40: Defilarea.

Ora 16.55: Vizitarea aeroportului.

Ora 17.20: Gustarea.

LA AEROPORTUL POPEȘTI-LEORDENI

Ora 18.15: Sosirea d-lui ministru al Aerului și Marinei.

Ora 18.15—18.30: Revista materialului de sbor și personalului navigant.

Ora 18.30—18.45: Serviciul religios.

Ora 18.45—18.55: Cuvântarea din partea Asoc. ARPA.

Ora 18.55—19.20: Darea de seamă a concursurilor și împărțirea premiilor.

Aviația tineretului...

(Continuare din pag. I-a)

tatea aviației private.

Iată principalele capitole desvoltate la F. A. R. R.:

a) supravegherea, controlul și directiva tuturor asociațiilor aeronautice afiliate prin obligativitatea legii;

b) propaganda aeronautică precum și controlul tuturor manifestărilor publice aeronautice;

c) controlul și determinarea progresului turismului aerian;

d) îndeplinirea tuturor atribuțiilor ce decurg din afilierea la «Federația Aeronautică Internațională», precum și exercitarea tuturor îndatoririlor și drepturilor ce-i sunt conferite prin legea sa organică.

După cum am mai spus, M. S. Regele a binevoit să accepte președinția activă iar principele George Valentin Bibescu funcționează ca prim vice-președinte.

Conducerea administrativă și tehnică o are secretariatul general care lucrează după indicațiile Consiliului Superior și al Comitetului de direcție, în colaborare cu comisiunile de specialitate.

Activitatea F. A. R. R. a cunoscut o largă reorganizare prin înființarea secțiunilor de specialitate.

Acestea sunt în număr de cinci:

a) administrația și secretariatul;

b) aviația;

c) aeromodelismul;

d) propaganda și presa;

e) sborul fără motor;

Mărețul program de activitate al aviației particulare și atribuțiunile date în cadrul său Federației Aeronautice Regale a României, a fost întocmit de domnul ministru al Aerului și Marinei pe baza propunerilor și studiilor supuse d-sale de către direcția Aviației Civile în colaborare cu F. A. R. R

Se cuvine un popas pentru a releva printr'un detaliu suplimentar meritul fundamental al d-lui general Paul Teodorescu, care, în calitatea sa de șef al Aviației nu s'a mărginit să ratifice un program și să aprobe creditele respective ci a veghiat la desăvârșirea unor așezări definitive cum sunt, de pildă, noulle aerodromuri, de o valoare technică deosebită.

Acest program, revenind la punctele pe cari se bazează activitatea FARR, — a cărui ideie conducătoare este transformarea aviației sportive și de turism într'o vastă pepinieră a aviației militare, destinată să furnizeze nu numai cadre de rezervă aviației de războiu ci chiar elementele de bază ale recrutării profesioniștilor militari, se execută paralel și într'o perfectă înțelegere, de către Direcția Aviației Civile și F. A. R. R. — prin asociațiile afiliate ei.

Acțiunea de formarea piloților este însă un scop final ce nu poate fi realizat fără o vastă propagandă aeronautică în massele largi ale populației și fără o acțiune directă asupra tineretului care este trecut prin cele trei etape ce duc tocmai la acest scop final.

Ele sânt:

aeromodelismul, sborul fără motor și, în sfârșit,

aviația propriu zisă, — sportivă și profesionistă, — în prezent, bine puse la punct.

Realizările F. A. R. R. — în cursul ultimului an, conduc spre o reușită aplicare a programului său. Propaganda, — a cunoscut două mijloace de desvoltare:

a) prin presă, prin conferințe, și prin instruirea de cursuri speciale;

b) prin diverse manifestări aeronautice prin meetinguria naționale și prin concursuri publice;

Propaganda prin presă a fost realizată cu concursul ziariștilor de specialitate și cu sprijinul conducătorilor gazetelor bucureștene; informarea presei s'a făcut prin buletine zilnice difuzate de biroul special de presă al F. A. R. R.

Conferințele publice și cele prin radio s'au bucurat de un succes deosebit.

Propaganda în cadrele tinerești ne-a preocupat îndeosebi și în acest domeniu, cu sprijinul hotărîtor al Ministerului Aerului și Marinei și cu concursul Direcției Aviației Civile, am obținut o strânsă colaborare cu Ministerul Educației Naționale.

Astfel, ca un prim pas spre realizările de viitor, pentru pregătirea și îndrumarea tineretului școlar către aviație, un ucaz ministerial prevede obligativitatea — pentru cei 600 profesori de chimie și fizică dela școlile secundare, — de a urma un curs de inițiere aeronautică, — curs organizat de FARR

Organizarea manifestărilor publice — sub raport sportiv, — de aviație, s'au soldat cu mari folose pentru reușita propagandei aeronautice.

Colaborarea dintre piloții militari și cei civili în cadrul meetingurilor provinciale organizate de asociațiile particulare — a fost dintre cele mai fructuoase, iar concursurile de turism și acrobație aeriană au constituit revelația spectacolelor de specialitate.

Rallyeul aerian al piloților din țările Micii Înțelegeri, desfășurat pe ruta Praga — București — Belgrad s'a soldat cu victoria reprezentanților culorilor românești, care a avut un sincer și meritat ecou peste hotare.

Grație acestor mijloace de propagandă, — spiritul aviatic a început să încolțească temeinic în massele tinerești, — iar școlile de pilotaj și de sbor fără motor au înregistrat o masivă afluență de elevi.

Aeromodelismul a promovat atât numeric cât și calitativ. Dela 53 cercuri aeromodeliste s'a ajuns, azi, la 150 cercuri ale «Străjeri Țării»; într'un viitor apropiat aceste cifre vor spori la 300 unități cuprinzând mai bine de 10.000 membri elevi canalizați prin cadrele «Străjii Țării».

Intreagă această activitate aeromodelistă, în cursul căreia se remarcă și un îmbucurător progres calitativ, se desfășoară după directivele emanate dela FARR.

Sborul fără motor, — acest larg domeniu de pregătire a cadrelor sburătorești, — a format anul trecut, în centrul dela Brașov, — 30 instructori și elemente noui brevetate.

Anul 1939 — a găsit în România, 11 centre de sbor fără motor și ateliere speciale de construcțiuni de planoare, la București, Brașov și Cluj.

Introducerea sborului fără motor în cadrele premilitare este pe cale de înfăptuire. Aviația propriu zisă, — ținta finală a eforturilor FARR este în plină desvoltare.

Un detaliu e edificator; numărul piloților noștri civili brevetați în 1938 este dublu și triplu celui brevetaților din 1937 și 1936.

In rezumat, rolul esențial al F. A R. R. prin asociațiile afiliate, în epoca agitată prin care trece Europa, este de a da țării piloți, — câți ma mulți piloți întotdeauna gata la datorie.

Tot ce s'a realizat este urmarea încurajării necontenite de care Aviația s'a bucurat din partea M. S. Regelui Carol II și a muncii fără răgaz pe care domnul general adj. Paul Teodorescu, o desfășoară în fruntea Ministerului Aerului și Marinei, — o muncă înălțată pe un fundament de inimos și priceput elan constructiv.

Un elan care pentru noi toți, e o pildă și un imbold.

EGON NASTA
Cavaler al Ordinului Mihai Viteazu

ING. IONEL LASCU
Leaderul campionatului de turism aerian

BAZU CANTACUZINO
Leaderul campionatului de acrobație aeriană

Aeromodelism

Mișcarea aeromodelistă, căreia colaborarea cu «Straja Țării» i-a asigurat o largă promovare, dispune de peste 100 centre aeromodeliste.

Intre performanțele de seamă din cadrul acestui domeniu, citâm cea mai reprezentativă:

Recordul mondial al distanței, pe 65 km. (Cluj — Dej) realizat de elevul N. Neagă.

SPORTIVI!

IN TIMP DE PACE

aviația este un sport de emoții intense.

IN TIMP DE RAZBOI

aviația este un mijloc de apărare a Patrulei.

INVAȚATI PILOTAJUL

Foștii miniștri ai Aerului și Marinei

D. ING. N. G. CARANFIL

D. ING. RADU IRIMESCU

Aviația noastră comercială

Intrucât, nu înțelegem să ne ocupăm de aviația românească fără a releva activitatea marei companii naționale care e LARES, devenită, prin priceputa conducere de care se bucură, una dintre principalele înjghebări europene, — și cum nu dispunem de un spațiu corespunzător, socotim util să redăm, totuși, câteva cifre sortite să ilustreze impecabila funcționare a LARES-ului, și în cursul anului trecut.

Lungimea liniilor aeriene în km.	**7.165**
Sboruri efectuate	**1.970**
Totalul kilometrilor parcurși	**1.170.793**
Călători	**12.072**
Bagaje în kgr.	**14.657**
Curier poștal în kgr.	**5.104**
Mărfuri în kgr.	**25.350**
Călători în km.	**9.044.017**
Călători — km. — ocupați	**3.488.849**
Coeficient	**39,29%**
Rendement	**37,12%**
Ore de sbor	**5406**
Viteză medie	**217**
Regularitate	**100%**

Cele douăsprezece linii aeriene exploatate de compania «LARES» sunt:

LINII INTERNE

București — Galați — Ismail — Cetatea Albă;
București — Galați — Chișinău;
București — Călărași — Bazargic — Balcic;
București — Constanța;
București — T. Măgurele — Craiova — T. Severin — Timișoara — Arad;
Cernăuți — Iași — Galați — Constanța;
București — Tg. Mureș — Cluj;
Cernăuți — Cluj — Arad.

LINII INTERNAȚIONALE

București — Cernăuți — Lwow — Warszawa;
București — Belgrad — Zagreb — Milano — Torino;
București — Arad — Budapesta — Wiena — Berlin;
București — Istanbul.